

(Transport)verzekeringen



Mr. Robert de Haan

Partner bij Van Traa Advocaten

1. Inleiding

De transportverzekering is de slagader van de internationale handel. Zowel voor verladers als voor logistieke dienstverleners is het essentieel dat zij de risico's die zij lopen kunnen afdekken middels een transportverzekering. Bij beschadiging of verlies van de goederen tijdens het transport is de vervoerder in veel gevallen aansprakelijk. Daarom sluit hij een vervoerders-aansprakelijkheidsverzekering af. De aansprakelijkheid van de vervoerder is echter veelal beperkt op grond van wet of verdrag, dan wel toepasselijke voorwaarden. De verlader kan het schadebedrag boven de aansprakelijkheidslimiet niet verhalen op de vervoerder. Daarom is het verstandig dat de verlader zelf een goederenverzekering afsluit. Voor een overzicht van de diverse transportverzekeringen verwijzen wij naar de brochure "Verzekeringen in transport en logistiek, direct duidelijk" van de Stichting Vervoeradres.

In deze bijdrage zal kort stilgestaan worden bij de geschiedenis en de wettelijke regeling van de transportverzekering om vervolgens de samenhang tussen verzekering en internationale handel, in het bijzonder de Incoterms, en een aantal specifieke onderwerpen zoals verzekerde reis en verzekerd belang te bespreken om tot slot kort stil te staan bij opzet en verzekering.

2. Geschiedenis

Transportverzekering is één van de oudste vormen van verzekering¹. De zogenaamde zeerente of bodemerij, bij de Romeinen bekend als 'foenus nauticum', is naar algemeen aangenomen wordt de oudste vorm van verzekering. De persoon die zijn goederen deed vervoeren diende het door hem geleende geld tegen een hoge rente terug te betalen. Indien schip en/of lading, die als zekerheid voor de geldschieter dienden, tijdens de reis verloren gingen, dan bestond er geen terugbetalingsplicht.

Sporen van bodemerij zijn nog terug te vinden in de belangrijkste en nog steeds geldende Marine Insurance Act van 1906. Artikel 10 van de Marine Insurance Act bepaalt:

"Bottomry - The lender of money on bottomry or respondentia has an insurable interest in respect of the loan."

Dit betekent dat de geldschieter in de bodemerij-overeenkomst een verzekeraar belang heeft bij de veilige aankomst van het schip. Het door hem geleende geld kan diens gevolg onder een zeeverzekering verzekerd worden.

¹ Mr Ph.H.J.G. van Huizen, 'Transportverzekering', 1986

De roots van de huidige transportverzekering liggen in de veertiende eeuw. Dit geldt zowel voor de goederen- als de cascoverzekering, die bovendien aan de wieg hebben gestaan van het ontstaan van de assurantiebeurzen.

3. Wettelijke regeling

Tot voor kort vonden we een gedetailleerde regeling van de transportverzekering terug in het Wetboek van Koophandel.² Met de invoering van het nieuwe verzekeringsrecht op 1 januari 2006 is deze regeling verdwenen. Transportverzekering is niet meer specifiek geregeld in het Burgerlijk Wetboek. Specifieke regelingen met betrekking tot transportverzekeringen zijn vastgelegd in polissen. De VNAB (Vereniging Nederlandse Assurantie Beurs) heeft in de branche transport een aantal standaardpolissen ontwikkeld zoals de Nederlandse Beurs Goederenpolis, de MAUL-polis (Modelpolis voor aansprakelijkheid uit logistieke diensten), de Nederlandse Beurs Casco Polis (NBCP) voor de binnenvaart, de Nederlandse Beurspolis voor Landmateriaal, de Nederlandse Beurs Casco Polis voor Aanbouw en bijbehorende voorwaarden en clausules³.

In Engeland is de Marine Insurance Act nog steeds de moeder van het verzekeringsrecht. De Wet is leidend voor alle vormen van verzekering.

4. Verzekering en internationale handel

Verzekering en internationale handel zijn nauw met elkaar verweven. Zonder de transportverzekering zou de wereldgoederenhandel heden ten dage onmogelijk zijn gezien de grote risico's die aan het goederenvervoer verbonden zijn en de grote bedragen die ermee gemoeid zijn. Er zijn voorbeelden te over: het vervoerende schip kan vergaan, de vrachtwagen kan betrokken raken bij een ongeval, de goederen kunnen gestolen worden gedurende de reis etc. Daarnaast zijn de goederen vooral bij lange reizen onderhevig aan allerlei manipulaties, bijvoorbeeld (over)laden en lossen, die tot schade kunnen leiden.

Doel van de goederenverzekering is de belanghebbenden bij de goederen dekking te bieden tegen de schade die zij in hun vermogen kunnen lijden door een gebeurtenis als gevolg waarvan de goederen geheel of gedeeltelijk verloren gaan dan

wel in beschadigde of minderwaardige toestand ter bestemming (eindbestemming) arriveren. De meeste goederenverzekeringen bieden dan ook dekking tegen deze risico's, dat wil zeggen verlies of beschadiging.

5. Verzekering en leveringsvoorwaarden (Incoterms)

De meest gebruikelijk gehanteerde condities zijn vastgelegd in de Incoterms, zoals die laatstelijk in 2010 gewijzigd zijn.⁴ Dit is een reeds sinds 1936 bestaand samenstel van standaardvoorwaarden en -regels voor de interpretatie van handelstermen en leveringscondities voor verkoopcontracten met buitenlandse afnemers opgesteld onder auspiciën van en gepubliceerd door de internationale kamer van koophandel. De Incoterms zijn slechts van toepassing als er in het verkoopcontract naar is verwezen.

Bij de Incoterms worden systematisch een viertal groepen bedingen onderscheiden. Deze vier groepen geven opklimmende lasten/verplichtingen voor de verkoper. Zij heten de E-Groep, de F-groep, de C-groep en de D-groep⁵.

Voor de goederenverzekering is vooral de C-groep van belang en wel in het bijzonder de conditie CIF, Cost, Insurance and Freight (kostprijs, verzekering en vracht). In beginsel is deze regel uitsluitend bestemd voor vervoer over zee of via binnenwateren. De conditie CIF, Carriage and Insurance Paid to, is van toepassing op alle soorten van transport.

De conditie houdt in dat de verkoper de goederen aan boord van het schip levert, dan wel aan de vervoerder overdraagt. Het risico van schade aan of verlies van de goederen gaat over wanneer de goederen zich aan boord van het schip c.q. de vrachtauto bevinden. De verkoper moet een overeenkomst afsluiten voor en de kosten en vracht betalen, nodig om de goederen naar de overeengekomen plaats van bestemming te brengen. De verkoper sluit ook een verzekeringsovereenkomst af tot dekking van het risico dat de koper loopt voor schade aan of verlies van de goederen tijdens het vervoer. De koper dient zich ervan bewust te zijn dat onder CIF de verkoper alleen maar verzekering met een minimale dekking moet verkrijgen. Als de koper een ruimere verzekeringsdekking wenst, moet hij dit ofwel uitdrukkelijk met de verkoper overeenkomen, of zelf een eigen aanvullende verzekering afsluiten.⁶

² Art. 592 t/m 695 WvK

³ www.vnab.nl/downloads

⁴ 'Incoterms 2010, ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms', International Chamber of Commerce. ICC guide to Incoterms 2010.

⁵ D. Koole, Aspecten bij verzekering van export, Kluwer Fenedex 1994.

⁶ Aangenomen wordt wel dat een dekking op basis van de Institute Cargo Clauses (C) volstaat. Dit is geen All Risks dekking, maar een verzekering die slechts tegen bepaalde genoemde evenementen dekking biedt.

6. Verzekerde reis

In de Algemene Voorwaarden Nederlandse Beurs Goederenpolis 2006 is de verzekerde reis aldus gedefinieerd:

“Het risico voor de verzekeraars gaat in op het moment waarop de zaken, tot het aanvangen van de verzekerde reis gereed liggen in het pakhuis of de opslagplaats in de plaats van afzending, genoemd in de polis, worden opgenomen of op een daarmee vergelijkbare wijze worden weggevoerd teneinde de verzekerde reis aan te vangen. Het risico blijft gedurende het normale verloop van de reis ononderbroken doorlopen en eindigt op het moment waarop de zaken zijn aangekomen in de plaats van bestemming, genoemd in de polis, op de plaats in het pakhuis of de opslagplaats die de ontvanger daarvoor heeft bestemd, mits de verzekeringnemer en/of verzekerde de zaken op de normale of op de met de verzekeraars overeengekomen wijze doet vervoeren.”

Met de invoering van de Nederlandse Beurs Goederenpolis in 1976 is de verzekerde reis verruimd en vangt het risico voor verzekeraars dus al aan op het moment dat de goederen in de loods opgenomen worden ten vervoer.⁷ Wanneer is nu sprake van opnemen ten vervoer? Omvat dit ook selectie, verpakking en bijvoorbeeld koelen? Het Hof Den Haag⁸ heeft in een geval waarin leliebollen door brand beschadigd raakten, terwijl zij in de loods vóór vervoer gereedlagen uitgemaakt dat het selecteren, verpakken en koelen van de bollen niet behoren tot het transportrisico. Het Hof beschouwt dit als opslaghandelingen en het verblijf (opslag) was niet gedekt. Ook het enkel gereed zijn en staan van de goederen voor het transport doet het verzekerde transportrisico niet aanvangen, aldus het Hof. Tot een gelijklopende conclusie komt het Hof Amsterdam.⁹ In dat geval was sprake van bederf dat tijdens het invriezen van vlees was ontstaan. Daar was zowel het opslag- als transportrisico verzekerd. Het Hof overweegt dat het invriezen een bewerking betreft dan wel een vooropslag en/of transportvoorbereidende handeling en dat een goederentransportverzekering met opslagdekking een voorziening beoogt te bieden voor de met het transport en opslag verbonden risico's. Het risico dat het bij het inpakken en/of invriezen misgaat, heeft als zodanig niets met opslag en transport te maken. Het feit dat inpakken en/of invriezen noodzakelijk zijn in verband met opslag en transport betekent niet dat zij daarvan onderdeel zijn en evenmin dat de daaraan verbonden risico's zijn te beschouwen als gedekt onder de goederentransportverzekering met opslagdekking, aldus het Hof.

Kortom: het moet gaan om transportrisico's en/of opslagrisico's (indien opslag meeverzekerd is).

Met de invoering van de nieuwe Institute Cargo Clauses 1/1/2009 is ook de dekking naar Engels recht verruimd en is een stukje risico in de loods meeverzekerd. Zowel op grond van de Nederlandse als de Engelse standaardvoorwaarden vangt het risico dus aan op het moment dat de goederen opgenomen worden ten vervoer.¹⁰

7. Verzekerd belang

In het verzekeringsrecht geldt als voorwaarde voor aanspraak op schadevergoeding dat de verzekerde een aantoonbaar belang dient te hebben bij de verzekering. Zonder belang bij het verzekerd object, heeft de verzekerde geen recht op schadevergoeding. Anders gezegd: de verzekerde dient een verzekerd belang te hebben en dit belang dient bovendien verzekerd te zijn. Hier doet zich een belangrijk onderscheid voor: enerzijds het *verzekerd* belang en anderzijds het *verzekerd* belang. De beide begrippen worden in de praktijk nogal eens door elkaar gehaald. Het 'verzekerd' belang betekent: er moet een aantoonbaar belang zijn. Het 'verzekerd' belang betekent niet meer of minder dan dat het belang onder de desbetreffende verzekering verzekerd is.

Het onderscheid tussen 'verzekerd' belang en 'verzekerd' belang wordt ondermeer in het arrest van het Hof Arnhem van 28 juni 2005¹¹ op duidelijke wijze geïllustreerd. Het betrof hier bewaarneming van aardappelen van X door Y. Door brand in de loods van Y gingen de aardappelen verloren. Y stelt zich op het standpunt dat zij een verzekerd belang heeft en dus een vordering kan instellen onder de door X afgesloten goederenverzekering die ondermeer bepaalt dat medeverzekerd is "whomsoever it may otherwise concern". De Rechtbank Arnhem oordeelt dat Y als bewaarnemer ten tijde van de schade een verzekerd belang had. Op grond daarvan zouden verzekeraars volgens de Rechtbank tot uitkering van de schade aan Y moeten overgaan. De Rechtbank gaat er dan echter aan voorbij dat het belang van Y slechts bestaat uit de schade die zij zou kunnen lijden op grond van een aansprakelijkheid jegens X voor het niet in goede staat kunnen teruggeven van de in bewaring gegeven aardappelen. Het Hof heeft meer begrip voor het onderscheid tussen 'verzekerd belang' en 'verzekerd belang': het aansprakelijkheidsbelang van Y is weliswaar verzekerd, maar valt normaal gesproken niet onder de dekking van een goederenverzekering en is dus geen verzekerd belang.¹²

⁷ Zie onder meer de Nederlandse Beurs Goederenpolis 1976 SVV, D. Koole, Beursbengel februari 1976/mei 1977.

⁸ 20 maart 2005, S&S 2006, 119

⁹ 8 februari 2007, S&S 2008, 54

¹⁰ De Transit Clause luidt, voor zover hier relevant, als volgt: art. 8.1. "Subject to clause 11 below, this insurance attaches from the time the subject-matter insured is first moved in the warehouse or at the place of storage [at the place named in the contract of insurance] for the purpose of the immediate loading into or onto the carrying vehicle or other convenience for the commencement of transit, ..."

¹¹ Helaas is het arrest niet gepubliceerd.

¹² In art. 6 lid 2 van de Algemene Voorwaarden Nederlandse Beurs Goederenpolis 2006 is uitdrukkelijk bepaald dat vervoerders of personen aan wie het vervoer, de behandeling of bewaring van de zaken is toevertrouwd, geen voordeel uit het bestaan van de goederenverzekering kunnen trekken voor zover zij niet uitdrukkelijk als verzekeringnemer en/of de verzekerde in de polis zijn genoemd.

Bij de goederenverzekering zijn verschillende betrokken partijen te onderscheiden, te weten de eigenaar, de verkoper, de koper en eventueel opvolgende kopers. Tussen leveringscondities/betalingsvoorwaarden en transportverzekering bestaat een sterke samenhang. Indien het risico van de verkoper overgaat op de koper, bijvoorbeeld in geval van de leveringsconditie CIF, gaat ook het *belang* onder de goederenverzekering op de koper over. Diens belang moet dan wel meeverzekerd zijn. Met de zgn. 'belangenclausule' wordt beoogd deze belangen mee te verzekeren. Ook de bekende clausule "voor wie het anders geheel of ten dele zou mogen aangaan, vriend of vijand", beoogt deze belangen te verzekeren.

De verzekerde dient een belang te hebben *ten tijde van de schade*. Dit betekent dat ook ingeval de verzekering het belang van alle mogelijk bij de goederen betrokken partijen beoogt te dekken, de verzekerde die aanspraak maakt op schadevergoeding zijn belang zal moeten aantonen. Zo zal de verkoper in de regel geen aanspraak kunnen maken op vergoeding indien het risico van de goederen op de koper overgegaan is.¹³ Aangezien het moment van de schade doorslaggevend is, brengt een eventuele, al dan niet onverschuldigde, terugbetaling van de koopprijs door de CIF-verkoper na de schade geen verandering in de vraag of hij ten tijde van de schade een belang had, ook al lijdt hij door de algehele gang van zaken schade in zijn vermogen. Aldus werd beslist door het Hof Den Haag in een geval waarin een partij dameslaarzen die voor risico van de koper reisden, als gevolg van diefstal gedurende de verzekerde reis verloren gingen. De koper had de koopprijs reeds betaald. Na de diefstal sommeerde de koper de verkoper om de koopprijs terug te betalen. De verkoper voldeed aan de sommatie en claimde vervolgens bij zijn transportverzekering. Rechtbank en hof overwogen dat de verkoper geen verzekerd belang meer had ten tijde van de diefstal van de laarzen, terwijl de koper, die de koopprijs terugontvingen had, geen schade geleden had. Derhalve doet zich de, overigens voor verzekeraars plezierige en opmerkelijke, situatie voor dat de verkoper en koper beide geen vordering onder de polis kunnen instellen.¹⁴

8. Sellers interest

Deze verzekering, veelal een aparte clausule in de polis, beoogt het belang van de verkoper te dekken indien bij levering van goederen op conditie C&F of FOB - dat wil zeggen als de goederen reizen voor risico van de koper en de verkoper geen zekerheid heeft dat de koper de goederen tegen transport-schade heeft verzekerd - de koper mocht weigeren de volle koopprijs te betalen uit hoofde van beschadiging of verloren gegane goederen tijdens de reis. Een sellers interest verzekering dekt dus niet de eventuele insolventie van de buitenlandse

koper of een verhindering van de betaling door overmacht, dan wel schade door het niet opnemen van documenten om andere redenen dan transportschade. Het is dus geen kredietverzekering. De sellers interest verzekering dekt uitsluitend verlies of beschadiging van de goederen en wel tot ten hoogste het bedrag dat de koper niet voor de beschadigde of verloren gegane goederen heeft betaald.

9. Rejection verzekering

De rejection verzekering komt vooral bij het transport van consumptiegoederen van het ene naar het andere land voor. De belanghebbenden bij de goederen wensen niet alleen de normale transportgevaren, doch ook het risico van rejection mee te verzekeren. Dit wordt door de buitenlandse afnemers bij de leveringscondities bedongen, of de financierende banken nemen de voorwaarden van een dekking tegen rejection op in hun accreditiebepalingen.

Onder rejection wordt, kort samengevat, verstaan de kans dat de autoriteiten of de ontvangers in het land van bestemming om bepaalde redenen goederen niet accepteren. De redenen kunnen zeer verschillend zijn. Algemeen wordt aangenomen dat het rejection risico een handelsrisico is en niet standaard onder een goederenverzekering is meeverzekerd.¹⁵

10. Opzet en verzekering

De wettelijke regeling met betrekking tot opzet luidt als volgt:

"De verzekeraar vergoedt geen schade aan de verzekerde die de schade met opzet of door roekeloosheid heeft veroorzaakt."

Deze regeling is niet van dwingend recht. In polisvoorwaarden wordt dan ook veelal van de regeling afgeweken. Zo bepaalt de Nederlandse Beurs Goederenpolis dat verzekeraars geen schade vergoeden die een verzekerde door merkelijke schuld heeft veroorzaakt. Blijkens de bepaling is van merkelijke schuld sprake indien het gaat om een gedraging die, al is een verzekerde zich daarvan niet bewust, naar objectieve maatstaven een zodanig aanmerkelijke kans op schade met zich brengt dat een verzekerde zich van dat gevaar bewust had behoren te zijn en door zich van die gedraging niet te onthouden in ernstige mate tekortschiet in zorg ter voorkoming van schade.¹⁶ Ook de Logistieke Aansprakelijkheidspolissen bevatten een eigen regeling met betrekking tot opzet en eigen schuld. Zo bepaalt de MAUL-polis:

¹³ Aldus Hof Amsterdam, 18 december 2003, S&S 2004, 141.

¹⁴ Rechtbank Rotterdam 28 december 2005, S&S 2006, 141. Hof Den Haag 29 mei 2008, S&S 2010, 11.

¹⁵ Hof Den Haag 3 november 2009, S&S 2010, 70.

¹⁶ Art. 17 Algemene Voorwaarden Nederlandse Beurs Goederenpolis. De definitie is afkomstig uit Hoge Raad 4 april 2003, NJ 2004/536.

"Niet gedekt is de aansprakelijkheid van verzekerde bestaande uit aan derden te betalen vergoeding van schade die door de aangesproken verzekerde met opzet of roekeloosheid is veroorzaakt. Bij rechtspersonen wordt slechts de opzet/roekeloosheid van de bestuurder in de zin van Boek 2 Burgerlijk Wetboek (B.W.) en van leidinggevendenden uitgesloten. Bij vennootschappen onder firma wordt zowel de opzet/roekeloosheid van de vennoten afzonderlijk als de opzet/roekeloosheid van de gezamenlijke vennoten uitgesloten."¹⁷

Ook de opzettelijk of roekeloos door ondergeschikte veroorzaakte schade is in beginsel gedekt. Dit betekent dat de vervoerder een beroep kan doen op zijn aansprakelijkheidsverzekering, zelfs indien zijn ondergeschikte chauffeur de aan hem toevertrouwde goederen heeft laten stelen of heeft verduisterd. Deze ruime dekking komt tegemoet aan de behoefte die er in de praktijk bestaat om dit soort risico's middels verzekering te kunnen afdekken.

11. Tot slot

Zoals ook al in de inleiding aangegeven, is de aansprakelijkheid van de logistieke dienstverlener in ruime zin, waaronder begrepen de vervoerder, de verhuizer, de bewaarnemer etc. op grond van wet of verdrag dan wel toepasselijke algemene voorwaarden veelal beperkt. Dit betekent dat de verlader het schadebedrag niet boven de aansprakelijkheidslimiet kan verhalen op de logistieke dienstverlener, als deze al aansprakelijk is. Dit illustreert het belang dat de verlader heeft bij het afsluiten van een goederenverzekering. Een dergelijke verzekering beschermt de verlader tegen verassing. In geval van schade kan de verlader een beroep doen op zijn eigen verzekering en het vervolgens aan zijn verzekeraar overlaten of deze regres wil nemen op de logistieke dienstverlener. De verlader draagt immers in beginsel het risico van verlies van en schade aan de goederen en dient dit risico dan ook te verzekeren.

¹⁷ Art. 5.1.1 MAUL-polis